A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (második tanács)

2006. március 9.*

A C-323/03. sz. ügyben,

az EK 226. cikk alapján kötelezettségszegés megállapítása iránt a Bírósághoz 2003. július 24-én

az **Európai Közösségek Bizottsága** (képviselik: I. Martínez del Peral és K. Simonsson, meghatalmazotti minőségben, kézbesítési cím: Luxembourg)

felperesnek

a **Spanyol Királyság** (képviselik: L. Fraguas Gadea és J. M. Rodríguez Cárcamo, meghatalmazotti minőségben, kézbesítési cím: Luxembourg)

alperes ellen

* Az eljárás nyelve: spanyol.

benyújtott keresete tárgyában,

A BÍRÓSÁG (második tanács),

tagjai: C. W. A. Timmermans tanácselnök (előadó), J. Makarczyk, R. Silva de Lapuerta, P. Kūris és J. Klučka bírák,

főtanácsnok: A. Tizzano,
hivatalvezető: M. Ferreira főtanácsos,

tekintettel az írásbeli szakaszra és a 2005. szeptember 15-i tárgyalásra,

a főtanácsnok indítványának a 2005. november 10-i tárgyaláson történt meghallgatását követően,

meghozta a következő

Ítéletet

1 Az Európai Közösségek Bizottsága keresetlevelében annak megállapítását kéri a Bíróságtól, hogy a Spanyol Királyság, mivel hatályban tartotta azt a szabályozást,

– amely lehetővé teszi a Ría de Vigo-beli tengeri fuvarozási szolgáltatások egyetlen szolgáltatónak húszéves időtartamra történő koncesszióba adását, és előírja, hogy a koncesszió odaítélésének egyik feltétele az említett öbölben szerzett fuvarozási tapasztalat,

– amely lehetővé teszi, hogy közszolgáltatási kötelezettségeknek lehessen alávetni a meghatározott időszakhoz kötött szigetközi fuvarozási szolgáltatásokat, illetve a kontinentális kikötők közötti menetrend szerinti fuvarozási szolgáltatásokat,

– amely lehetővé teszi a szolgáltatásnyújtás szabadsága elvének a tagállamokon belüli tengeri fuvarozásra (tengeri kabotázs) történő alkalmazásáról szóló, 1992. december 7-i 3577/92/EGK tanácsi rendelet (HL L 364., 7. o.; magyar nyelvű különkiadás 6. fejezet, 2. kötet, 10. o.) hatálybalépésekor alkalmazandó rendszernél korlátozóbb rendszer – jelen esetben az 1984. június 11-i határozattal elrendelt rendszer – bevezetését,

– amelyről elfogadása előtt egyáltalán nem konzultáltak a Bizottsággal,

megsértette a 3577/92 rendelet 1., 4., 7. és 9. cikkét, és nem teljesítette az e rendeletből és az EK-Szerződésből eredő kötelezettségeit.

A jogi háttér

A közösségi jog

2 Az EK-Szerződés 59. cikke (jelenleg, módosítást követően EK 49. cikk) első bekezdésében előírta:

„Az alábbiakban megállapított rendelkezéseknek megfelelően az átmeneti időszak alatt fokozatosan el kell törölni a Közösségen belüli szolgáltatásnyújtás szabadságára vonatkozó minden korlátozást a tagállamok olyan állampolgárai tekintetében, akik a Közösségnek nem abban a tagállamában letelepedettek, mint a szolgáltatást igénybe vevő személy."

3 Az EK-Szerződés 62. cikke (amelyet az Amszterdami Szerződés hatályon kívül helyezett) ekként rendelkezett:

„A tagállamok nem vezetnek be a szolgáltatásnyújtásra vonatkozó, a jelen Szerződés hatálybalépésekor ténylegesen megvalósult liberalizációhoz képest új korlátozásokat, figyelemmel a Szerződés egyéb rendelkezéseire is."

4 A 3577/92 rendelet 1. cikkének (1) bekezdésében előírja:

„1991. [helyesen: 1993.] január 1-jétől a tengeri fuvarozási szolgáltatások (tengeri kabotázs) szabad mozgása érvényes azokra a közösségbeli hajótulajdonosokra, akik egy tagállamban jegyeztették be hajóikat, és ezen tagállam lobogója alatt hajóznak, azzal a feltétellel, hogy ezek a hajók megfelelnek minden előírásnak, amely az adott tagállamban a tengeri kabotázs nyújtására vonatkozik [...]".

5 A 3577/92 rendelet 2. cikke értelmében:

„E rendelet alkalmazásában:

1. »tengeri fuvarozási szolgáltatások egy tagállamon belül (tengeri kabotázs)«: olyan szolgáltatások, amelyeket rendszerint díjazás fejében végeznek, és különösen magukban foglalják [az alábbiakat]:

   a) kontinentális kabotázs: utasok vagy áruk tengeri fuvarozása a kontinensen található kikötők között, egyazon tagállam kontinensen lévő kikötői között, szigeteken történő kikötés nélkül;

   [...]

c) szigetközi kabotázs: utasok vagy áruk fuvarozása tengeren:

– egyazon tagállam partvonalán és egy vagy több szigetén fekvő kikötői,

– egyazon tagállam egy vagy több szigetén fekvő kikötői között;

[...]".

6 A 3577/92 rendelet 4. cikkének (1) bekezdése kimondja:

„A tagállamok közszolgáltatási szerződéseket köthetnek a szigetekről vagy a szigetekre irányuló, valamint a szigetek közötti kabotázsban közlekedő hajótársaságokkal, vagy közszolgáltatási kötelezettségeket róhatnak ki a kabotázsszolgáltatás ellátásának feltételeként."

7 A 3577/92 rendelet 6. cikke a következőképpen fogalmaz:

„(1) Eltérés útján a következő, a Földközi-tengeren, Spanyolország, Portugália és Franciaország partjai mentén végzett tengeri fuvarozási szolgáltatások vonhatók ki e rendelet hatálya alól:

– körutazások 1995. január 1-jéig,

– stratégiai termékek fuvarozása (olaj, olajtermékek és ivóvíz) 1997. január 1-jéig,

– 650 bruttó űrtartalomnál [helyesen: bruttó 650 tonnatartalmúnál] kisebb hajók által nyújtott szolgáltatások 1998. január 1-jéig,

– menetrend szerinti utasfuvarozási és kompszolgáltatások [helyesen: utasszállítás és árufuvarozás] 1999. január 1-jéig.

(2) Eltérés útján a szigetközi kabotázsszolgáltatások a Földközi-tengeren és a kereskedelmi hajózási szolgáltatások a Kanári-, Azori- és Madeira-szigetcsoportokon, Ceután és Melillán, a francia szigeteken az Atlanti-óceán partja mentén, a francia tengeren túli területeken [helyesen: megyékben] időszakosan kivonhatók e rendelet hatálya alól 1999. január 1-jéig.

(3) A társadalmi-gazdasági kohézió miatt a (2) bekezdés szerinti eltérés Görögországban a menetrend szerinti utasszállító szolgáltatást nyújtó hajók és a 650 bruttó űrtartalomnál [helyesen: bruttó 650 tonnatartalmúnál] kisebb, kompszolgáltatást nyújtó hajók esetében meghosszabbítható 2004. január 1-jéig."

8 A 3577/92 rendelet 7. cikke előírja:

„Az e rendelet hatálya alá tartozó ügyekre a Szerződés 62. cikke vonatkozik."

9 A 3577/92 rendelet 9. cikke értelmében:

„E rendelet végrehajtására vonatkozó törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezések elfogadása előtt a tagállamok konzultálnak a Bizottsággal. Bármilyen így elfogadott intézkedésről tájékoztatják a Bizottságot."

A nemzeti szabályozás

10 1999. április 9-én a galiciai autonóm közösség elfogadta a Ría de Vigo-beli tengeri utasszállítást a galiciai regionális kormányzathoz tartozó közszolgáltatásnak nyilvánító 4/1999. sz. törvényt (ley 4/1999 de declaración de servicio público de titularidad de la Junta de Galicia del transporte público marítimo de viajeros en la ría de Vigo, BOE n° 118, 1999. május 18., 18552. o.; a továbbiakban: 4/1999 törvény).

11 E törvény 2. cikkének (2) és (3) bekezdése alapján a galiciai regionális közigazgatás közvetve igazgatja a Ría de Vigóban a tengeri utasszállítási szolgáltatásokat, egy húsz évre szóló, legfeljebb tíz évvel meghosszabbítható közigazgatási koncesszió révén.

12 A 4/1999 törvény 3. cikke értelmében a koncesszió odaítélésére közbeszerzési eljárás útján kerül sor, amelynek során figyelembe veszik többek között a Ría de Vigo-beli fuvarozás terén szerzett tapasztalatot, a szolgáltatás minőségét, a díjakat, az arra vonatkozó kötelezettségvállalást, hogy a Ría de Vigo-beli fuvarozáshoz a dolgozókat a munkaviszonyban töltött idő és a szaktudás alapján alkalmazzák, valamint a Cíes-szigetek természetes környezete megőrzésének biztosítékait.

13 A 4/1999 törvény előtt hatályban levő rendszert a 1984. június 11-i határozat állapította meg, amely szerint a Vigo és Cangas, valamint a Vigo és Moaña közötti menetrend szerinti tengeri utasszállítási és árufuvarozási szolgáltatások nyújtása tízéves időszakra szóló, meghosszabbítható engedély megadásától függ.

A pert megelőző eljárás

14 Miután a Bizottság több panaszt kapott – és úgy ítélte meg, hogy a 4/1999 törvény nem felel meg a 3577/92 rendeletnek –, 2000. július 19-én felszólító levelet küldött a Spanyol Királyságnak, amely az 2000. október 5-i levelében válaszolt.

15 Mivel a Bizottság a válaszban szolgáltatott magyarázatot nem tekintette kielégítőnek, 2001. május 7-én indokolással ellátott véleményt küldött a Spanyol Királyságnak, felszólítva e tagállamot, hogy hozza meg az annak érdekében előírt intézkedéseket, hogy a közlésétől számított két hónapos határidőn belül eleget tegyen a véleménynek.

16 Mivel a spanyol hatóságok nem hozták meg az ahhoz szükséges intézkedéseket, hogy eleget tegyenek a 3577/92 rendeletből eredő kötelezettségeknek, a Bizottság úgy határozott, hogy benyújtja a jelen keresetet.

A keresetről

A 3577/92 rendeletnek a Ría de Vigo-beli tengeri fuvarozási szolgáltatásokra való alkalmazásáról

17 A Bizottság által felhozott és a 3577/92 rendelet 1., 4., 7. és 9. cikkének megsértésére alapított négy kifogás megvizsgálása előtt szólni kell a spanyol kormány azon érvéről, amely szerint a kereset semmiképpen nem megalapozott, mivel ez a rendelet nem alkalmazandó a 4/1999 törvény által szabályozott Ría de Vigo-beli tengeri fuvarozási szolgáltatásokra.

18 A spanyol kormány szerint „tengeri kabotázs"-on utasok vagy áruk kikötők közötti tengeri fuvarozását kell érteni. Tehát a Ría de Vigo-beli tengeri fuvarozás nem minősül sem tengeri fuvarozásnak, sem kikötők közötti fuvarozásnak, e fogalmaknak a 3577/92 rendelet szerinti értelmében.

19 Először is: a tengeri fuvarozás fogalmát illetően a spanyol kormány azt állítja, hogy a közösségi jogalkotó, amikor a tengeri fuvarozásokat szabályozta, a külső tengerre célzott, és nem a belvizekre. A külső tenger pedig a parti tengernek felel meg, ahogyan azt a nemzetközi szerződések, pontosabban az Egyesült Nemzetek 1982. december 10-i Tengerjogi Egyezményének (a továbbiakban: Montego Bay-i egyezmény) 8. cikke meghatározza, amely külső tengert a belvizekkel, azaz a parti tenger alapvonalának szárazföld felőli oldalán lévő vizekkel állítja szembe.

20 Az említett kormány szerint egyébként a 3577/92 rendelet azon az elven alapul, hogy a kabotázs egyrészt a közösségi közlekedési rendszer lényeges eleme, másrészt a belső piac létrehozásához szükséges eszköz. A külső tengeren vagy a parti tengeren való hajózástól eltérően a teljes egészében a belvizeken folytatott hajózásnak rendkívül korlátozott gazdasági és szociális hatása van, amely a belső piac közösségi keretek között történő létrehozásának célját alig érinti.

21 Másodszor: a spanyol kormány úgy érvel, hogy a Ría de Vigo-beli hajózás nem minősül kikötők közötti hajózásnak, egyrészt mivel az alkalmazandó nemzeti szabályozás alapján az említett öböl teljes egészében a vigói kikötő szolgáltatási területéhez tartozik, másrészt a Cíes-szigeteken nincs kikötő, csak az utasok partraszállását szolgáló rakpart, amelynek a kikötésre való alkalmassága rendkívül korlátozott.

22 Végül: a spanyol kormány úgy véli, hogy a tengerszakasz és kikötőterület fogalmaknak a személyhajókra vonatkozó biztonsági szabályokról és követelményekről szóló, 1998. március 17-i 98/18/EK tanácsi irányelv (HL L 144., 1.o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 4. kötet, 40. o.) 2. cikkében szereplő meghatározásából is az következik, hogy a kikötőterület magában foglalja a Ría de Vigo valamennyi vizét. Tehát maga a közösségi szabályozás sem tekinti ezt a területet tengerszakasznak.

23 Valamely közösségi jogi előírás értelmezésekor nem csupán az előírás szövegét kell figyelembe venni, hanem összefüggéseit és annak a szabályozásnak a céljait is, amelynek részét képezi (a C-17/03. sz., VEMW és társai ügyben 2005. június 7-én hozott ítélet [EBHT 2005., I-4983. o.] 41. pontja és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

24 Ebből következik, hogy a „tengeri fuvarozás [...] kikötők között" kifejezés értelmezésekor – amely kifejezés a 3577/92 rendelet 2. cikkének 1. a) és 1. c) pontjában szereplő kontinentális kabotázs és szigetközi kabotázs meghatá-

rozások részét képezi – figyelembe kell venni a rendelet célját, azaz a szolgáltatásnyújtás szabadságának a tengeri kabotázsra való alkalmazását, az e rendeletben előírt feltételek szerint és kivételekkel (lásd a C-205/99. sz., Analir és társai ügyben 2001. február 20-án hozott ítélet [EBHT 2001., I-1271. o.] 19. pontját).

25 A 3577/92 rendelet szerinti „tenger"-fogalom és a Montego Bay-i egyezmény szerinti „parti tenger"-fogalom azonosítása sértheti az említett célt. Ugyanis az említett rendeletnek az egyezmény értelmének megfelelően csak a parti tengerre való alkalmazása kizárhatna a rendeletben célzott liberalizációból bizonyos, potenciálisan fontos tengeri fuvarozási szolgáltatásokat, mivel ez utóbbiak a parti tenger alapvonalának – amelyet az említett egyezmény alapján az öblök természetes bejárati pontjait bezárva húzhatnak meg az államok – a szárazföld felőli oldalán történnek.

26 A 3577/92 rendeletből egyébként nem következik, hogy a közösségi jogalkotó e rendelet hatályát a Montego Bay-i egyezmény értelmében csak a parti tengerre akarta volna korlátozni.

27 Következésképp az ilyen azonosítás nem elfogadható.

28 Szintén nem releváns az az érv, amely szerint az olyan öbölben történő hajózás, mint a Ría de Vigo, alig érinti a belső piac létrehozásának célját. A 3577/92 rendeletben ugyanis nincs olyan utalás, amely arra engedne következtetni, hogy alkalmazási köre attól a hatástól függne, amelyet a meghatározott területen való hajózás gazdasági és szociológiai értelemben a belső piac létrehozására gyakorol.

29 Ebből következik, hogy a spanyol kormány által hivatkozott tények nem olyan természetűek, hogy bizonyítanák, hogy egy öböl, azaz a tenger által elöntött folyóvölgy – mint a Ría de Vigo – nem képezi a tenger részét a 3577/92 rendelet értelmében.

30 Ezenkívül nem elfogadható az az érv sem, amely szerint a Ría de Vigóban a tengeri fuvarozási szolgáltatások a 3577/92 rendelet értelmében nem kikötők között történnek.

31 A 98/18 irányelvvel ellentétben ugyanis, amely a 2. cikk p) pontjában a „kikötőterületet" úgy határozza meg, mint „a tengerszakasztól eltérő olyan terület [et], amelyet a tagállamok határoznak meg [...]", a 3577/92 rendelet a kikötő fogalmának meghatározását illetően nem tartalmaz az említett államok jogára történő utalást.

32 A közösségi jog egységes alkalmazásának követelményéből, valamint az egyenlő elbánás elvéből következik, hogy azon közösségi jogi rendelkezések fogalmait, amelyek jelentésük és hatályuk meghatározása érdekében nem tartalmaznak a tagállamok jogára történő kifejezett utalást, általában az egész Közösségben önállóan és egységesen kell értelmezni, figyelembe véve a rendelkezés összefüggéseit és a kérdéses szabályozás célját (a C-43/04. sz., Stadt Sundern ügyben 2005. május 26-án hozott ítélet [EBHT 2005., I-4491. o.] 24. pontja és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

33 Ebben a vonatkozásban, figyelembe véve a 3577/92 rendelet összefüggéseit és az általa követett célt – azaz a szolgáltatásnyújtás szabadságának a tengeri kabotázsra való alkalmazását –, a fenti rendeletben említett „kikötő"-fogalom magában foglalja az olyan, akár csekély jelentőségű infrastruktúrát, amely arra szolgál, hogy a tengeren szállított áruk berakodását és kirakodását vagy a személyek beszállását és kiszállását lehetővé tegye. Ennélfogva a Cíes-szigeteken levő infrastruktúrát a 3577/92 rendelet értelmében kikötőnek kell tekinteni.

34 Ezenkívül az e rendelet szerinti „kikötő"-fogalom önálló és egységes értelmezése arra a megállapítására vezet, hogy a Vigo, a Cangas és a Moaña városban levő infrastruktúra megfelel ennek a fogalomnak, mivel e városok rendelkeznek a személyek be- és kiszállását, valamint a tengeren szállított áruk be- és kirakodását lehetővé tevő infrastruktúrával.

35 Az előző megállapítások összességéből következik, hogy a 4/1999 törvényben szabályozott, Ría de Vigón belüli tengeri utasszállítási szolgáltatások a 3577/92 rendelet szerinti kikötők közötti tengeri fuvarozási szolgáltatásoknak minősülnek. Következésképp az említett szolgáltatásokra ez a rendelet alkalmazandó.

Az első kifogásról: a 3577/92 rendelet 1. cikkének megsértése

36 A Bizottság fenntartja, hogy a 4/1999 törvény két szempontból sérti a 3577/92 rendelet 1. cikkének rendelkezéseit: egyrészt mert egy húsz évre szóló közigazgatási koncesszió odaítélése révén a Ría de Vigóban a tengeri utasszállítási szolgáltatásokat egyetlen vállalkozásnak tartja fenn, ami e koncesszió időtartama alatt akadályozná a piacra jutást; másrészt mert a koncessziós vállalkozás kiválasztási szempontjaként határozza meg a Ría de Vigo-beli fuvarozás terén szerzett tapasztalatot, ami a helyi szolgáltatónak kedvez, és más tagállamok fuvarozóival szembeni hátrányos megkülönböztetéshez vezet.

37 A spanyol kormány arra hivatkozik, hogy a Ría de Vigo-beli tengeri utasszállításra vonatkozó koncessziós rendszer a Bíróság ítélkezési gyakorlata szerinti közérdeken alapuló kényszerítő indokokkal igazolható.

38 A kormány először is azt állítja, hogy a Cíes-szigetek felé irányuló tengeri szolgáltatást, amely az egyetlen lehetséges összeköttetés ezekkel a szigetekkel, ökológiai okokból korlátozni kell. Az említett szigeteket mindennap látogatni jogosult személyek száma ugyanis korlátozott, és e követelmény tiszteletben tartásának az egyetlen eszköze az ezen úti cél felé tartó beszálló utasok számának ellenőrzése. Ehhez hozzáadódik, hogy az e szigeteken létesített rakpart kapacitása csekély, és nem bírna el élénkebb tengeri forgalmat.

39 Másodszor: a Vigo, Cangas és Moaña közötti tengeri összeköttetést illetően a spanyol kormány szerint ez a fuvarozási mód a legközvetlenebb, a legegyszerűbb, a leggyorsabb és a leggazdaságosabb. Esetleges megszüntetése súlyos következményekkel járna a vigói földrajzi övezetben és a Morrazo-félszigeten a forgalom megszervezésére nézve, valamint nehézségeket okozna a szárazföldi fuvarozási infrastruktúra túlzott használata és túlterheltsége révén. Az ezen összeköttetést biztosító szolgáltatások ráfizetésesek lennének, és következésképp gazdasági életképességük bizonytalan vagy csekély lenne. Következésképpen e szolgáltatások teljes liberalizációja valószínűleg a Vigo–Cangas–Moaña-vonal eltűnését vagy nem kielégítő biztonsági, nem kellő rendszerességű és nem kielégítő díjszabási körülmények közötti működését idézné elő.

40 Harmadszor: a spanyol kormány úgy érvel, hogy a Ría de Vigo-beli tengeri forgalmat ellenőrizni, mértékét pedig korlátozni kell. Ugyanis behatárolt földrajzi területről van szó, amelyen különböző tevékenységeknek kell egyidejűleg fennállniuk, amelyek közül némelyik, mint például a teherhajóval vagy úszó felszereléssel történő kagylóhalászat, nyilvánvalóan a tengeri forgalom korlátozásával jár.

41 Negyedszer: a fenti kormány szerint a koncesszió időtartama a jelentős beruházások megtérülésének szükségletével indokolható.

42 Végül: a nyertes vállalkozásnak a Ría de Vigo-beli tengeri fuvarozás terén szerzett tapasztalatára vonatkozó kiválasztási szempontot illetően a spanyol kormány azt állítja, hogy ez a szempont nem volt döntő a koncesszió odaítélését illetően, és nem eredményezte annak a vállalkozásnak a megtartását, amelyik már az említett öbölben tevékenykedett. Ezenkívül a kormány a viszonválaszában megemlíti, hogy az említett szempontot a 2003. december 23-i törvénnyel eltörölték.

43 Emlékeztetni kell arra, hogy a 3577/92 rendelet 1. cikke világosan megfogalmazza a tengeri kabotázsszolgáltatás Közösségen belüli szabad mozgásának elvét (az Analir és társai ügyben hozott, fent hivatkozott ítélet 20. pontja, valamint a C-288/02. sz., Bizottság kontra Görögország ügyben 2004. október 21-én hozott ítélet [EBHT 2004., I-10071. o.] 29. pontja).

44 A Ría de Vigóban a tengeri fuvarozási szolgáltatásokat egy húsz évre szóló, további tíz évvel meghosszabbítható közigazgatási koncesszió révén egyetlen vállalkozásnak fenntartó nemzeti intézkedés alkalmas e szolgáltatások más tagállambeli vállalkozások általi nyújtásának akadályozására vagy megtiltására, és ezért a szolgáltatásnyújtás szabadsága korlátozásának minősül. Ugyanez érvényes a Ría de Vigo-beli tengeri fuvarozás terén szerzett tapasztalatra vonatkozó kiválasztási szempontra (lásd ebben az értelemben az Analir és társai ügyben hozott, fent hivatkozott ítélet 22. pontját, valamint a Bizottság kontra Görögország ügyben hozott, fent hivatkozott ítélet 30. pontját).

45 Ezen korlátozások megengedhetőségének megítélését illetően fontos azt felidézni, hogy a szolgáltatásnyújtás szabadsága – mint a Szerződés alapelve – csupán a közérdeken alapuló kényszerítő indokkal igazolt és a fogadó tagállam területén tevékenységet végző valamennyi személyre és vállalkozásra alkalmazandó szabályozásokkal korlátozható. Az igazolhatóság végett a szóban forgó nemzeti szabályozásnak továbbá alkalmasnak kell lennie az általa követett cél megvalósítására, és nem terjedhet túl a megvalósításához szükséges mértéken (az Analir és társai ügyben hozott, fent hivatkozott ítélet 25. pontja és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat, valamint a Bizottság kontra Görögország ügyben hozott, fent hivatkozott ítélet 32. pontja). A jelen esetben azonban nem ez a helyzet.

46 Ugyanis ami a Cíes-szigeteket illeti, ahogyan azt a Bizottság jogosan jegyzi meg, bevezethetők az említett koncessziónál kevésbé korlátozó intézkedések, mint például a rendelkezésre álló belépőjegyek foglalási és árusítási rendszerének megszervezése, annak érdekében, hogy az ezekre a szigetekre irányuló forgalom alkalmazkodjék a spanyol kormány által hivatkozott környezetvédelmi követelményekhez és a rakpart korlátozott kapacitásához.

47 Ezt követően a vigói földrajzi övezetben, valamint a Morrazo-félszigeten történő forgalom megszervezéséhez kapcsolódó követelményeket illetően meg kell állapítani – amint arra indítványa 49. pontjában a főtanácsnok rámutatott –, hogy a spanyol kormány nem bizonyította, hogy a Ría de Vigo partjai közötti tengeri utasszállítási szolgáltatásoknak, amelyek a viszonválaszában említett információk szerint évente 1,3 millió utast érintenek – a megtérülés érdekében és az eltűnés elkerülése érdekében – húszéves időtartamra egyetlen fuvarozónak odaítélt, harminc évre meghosszabbítható koncesszió tárgyát kell képezniük.

48 A kormány egyébként azt sem bizonyította, hogy a Ría de Vigóban a tengeri forgalom intenzitása olyan nehézségeket idéz elő, amelyeket nem lehet máshogy elkerülni, csak egy ugyanannyira korlátozó intézkedés bevezetésével, mint az említett koncesszió, sem azt, hogy feltéve, hogy az érintett tengeri összeköttetések fenntartása érdekében jelentős beruházásokra van szükség, ezek csak húsz, illetve harminc év alatt térülnek meg.

49 Végül, ami a Ría de Vigo-beli tengeri fuvarozás terén szerzett tapasztalatra vonatkozó kiválasztási szempontot illeti, elegendő azt megállapítani, hogy a spanyol kormány nem hivatkozik az e szempontból eredő korlátozást igazoló kényszerítő indokokra.

50 Ráadásul az a körülmény, hogy az említett szempont nem lett volna döntő a koncesszió odaítélése során, nem releváns, mivel a tagállam kötelezettségszegésének megállapítása nem függ össze az abból eredő kár megállapításával (a C-175/97. sz., Bizottság kontra Franciaország ügyben 1998. március 5-én hozott ítélet [EBHT 1998., I-963. o.] 14. pontja és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

51 Az említett szempontnak a 2003. december 23-i törvénnyel való eltörlése ugyanígy nem bír jelentőséggel. A kötelezettségszegés fennállását ugyanis a szóban forgó tagállamban az indokolással ellátott véleményben meghatározott határidő lejártakor fennálló helyzet alapján kell megítélni, és a Bíróság nem veheti figyelembe az ezt követően bekövetkezett változásokat (lásd a C-209/02. sz., Bizottság kontra Ausztria ügyben 2004. január 29-én hozott ítélet [EBHT 2004., I-1211. o.] 16. pontját és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlatot).

52 A fentiekből következik, hogy az első kifogás megalapozott.

A második kifogásról: a 3577/92 rendelet 4. cikkének megsértése

53 A Bizottság szerint a 3577/92 rendelet 4. cikkéből következik, hogy a tagállamok csak akkor köthetnek közszolgáltatási szerződéseket hajótársaságokkal, illetve csak akkor róhatnak ki közszolgáltatási kötelezettségeket az ilyen társaságokra, ha azok részt vesznek a szigetekről vagy a szigetekre irányuló, valamint a szigetek közötti, menetrend szerinti szolgáltatásokban.

54 A Ría de Vigo-beli fuvarozási szolgáltatások azonban nem szigetekkel történő vagy szigetek közötti, menetrend szerinti fuvarozási szolgáltatások. Egyrészt ugyanis a menetrend szerinti szolgáltatások, mint a Vigo–Cangas- és a Vigo–Moaña-vonal,

nem szigetekkel kapcsolatos szolgáltatások, másrészt a Cíes-szigetekre irányuló szolgáltatások nem menetrend szerintiek, hanem meghatározott időszakhoz kötöttek, és idegenforgalmi jellegűek.

55 A spanyol kormány azt állítja, hogy a 3577/92 rendelet 4. cikke mégis alkalmazható a jelen esetre.

56 Az említett kormány szerint ugyanis a szigetekkel történő vagy szigetek közötti tengeri fuvarozási szolgáltatásokat illetően a közszolgáltatási szerződések kötésének vagy az e szolgáltatások közszolgáltatási kötelezettségeknek való alávetésének lehetősége azon a körülményen alapul, hogy ilyen esetekben az érintett területen ez az egyetlen eszköz a szigetek közötti vagy a szigetek és a kontinens közötti összeköttetés létesítésére. Tehát a 3577/92 rendelet 4. cikkében előírttal azonos vagy ahhoz hasonló rendszert kell alkalmazni az egy öblön belüli tengeri összeköttetésekre, mivel a létező szárazföldi összeköttetések sokkal nehézkesebbek.

57 A Bizottság elismeri, hogy a 4. cikk kivételesen tényleg alkalmazható a szigetekkel történő vagy a szigetek közötti fuvarozási szolgáltatásokon kívüli tengeri fuvarozási szolgáltatásokra, különösen egy öböl vagy egy fjord estében, ahol a közúti összeköttetés annyira hosszú vagy nehézkes, hogy nem jelent valós alternatívát a tengeri összeköttetéshez képest. Fenntartja azonban, hogy a jelen esetben nem áll fenn ilyen kivételes helyzet.

58 Ebben a vonatkozásban – feltéve, hogy a 3577/92 rendelet 4. cikke kivételesen alkalmazható egyes, a szigetekkel történő vagy a szigetek közötti fuvarozási szolgáltatásokon kívüli tengeri fuvarozási szolgáltatásokra – meg kell állapítani, amint arra indítványa 43. és 44. pontjában a főtanácsnok rámutatott, hogy Vigo, Cangas és Moaña a tengeri összeköttetéseken kívül úthálózattal is rendelkezik, amely közvetlenül összeköti és könnyen megközelíthetővé teszi e városokat. Ilyen körülmények között az e városok közötti, menetrend szerinti tengeri fuvarozási szolgáltatások semmiképpen nem hasonlíthatók a szigetekkel történő vagy a szigetek közötti tengeri fuvarozási szolgáltatásokhoz.

59 A Cíes-szigetekre irányuló vagy a Cíes-szigetekről induló tengeri fuvarozási szolgáltatásokat illetően a spanyol kormány nem vitatja, hogy azok nem menetrend szerinti szolgáltatások.

60 Ebből következik, hogy a második kifogás megalapozott.

A harmadik kifogásról: a 3577/92 rendelet 7. cikkének megsértése

61 A Bizottság szerint a 3577/92 rendelet 7. cikke megtiltja, hogy a tagállamok a rendelet hatálybalépésekor, azaz az 1993. január 1-jén alkalmazandónál korlátozóbb rendszert vezessenek be. A 4/1999 törvény elfogadása előtt létező rendszer tehát a Bizottság szerint kevésbé volt megszorító, mint az említett törvénnyel bevezetett rendszer.

62 Ebben a vonatkozásban meg kell állapítani, hogy a 3577/92 rendelet 7. cikkét az azt közvetlenül megelőző rendelkezés fényében kell vizsgálni. Míg az említett rendelet 6. cikke bizonyos speciális esetekben megengedi a tagállamoknak, hogy 1993. január 1-je után és legkésőbb a 2004. január 1-jéig tartó időszak végéig fenntartsák a fennálló korlátozásokat, a 7. cikk lényegében előírja, hogy ezek az államok nem vezethetnek be új korlátozásokat a fennálló helyzethez képest. Következésképp a két rendelkezés kiegészíti egymást, és valójában egy fokozatos liberalizációs rendszer két irányát jelenti.

63 A 3577/92 rendelet 6. és 7. cikkének ilyen értelmezését megerősíti az a tény, hogy az EK-Szerződés 62. cikkének az Amszterdami Szerződéssel történt hatályon kívül helyezése – az említett 7. cikk hivatkozik a 62. cikkre, amely tilalmat írt elő a tagállamoknak a szolgáltatásnyújtás új korlátozásainak bevezetésére nézve – egybeesett azzal, hogy az EK 49. cikk (1) bekezdésének szövegéből eltűnt a Közösségen belüli szolgáltatásnyújtás szabadságára vonatkozó bármiféle korlátozás átmeneti időszak alatti fokozatos eltörlésére történő hivatkozás.

64 Ebből következik, amint azt indítványa 75. pontjában a főtanácsnok megállapította, hogy a 3577/92 rendelet 7. cikkének csak az e rendeletben szabályozott szolgáltatások fokozatos liberalizációjának összefüggésében van értelme.

65 Ezért az a kérdés, hogy a Spanyol Királyság megszegte-e a 3577/92 rendelet 7. cikkéből eredő kötelezettségeit azzal, hogy a galiciai autonóm közösség elfogadta a 4/1999 törvényt, csak akkor vetődik fel, ha a rendelet 6. cikke az indokolással ellátott véleményben rögzített határidő lejártakor vonatkozott a Ría de Vigo-beli tengeri fuvarozási szolgáltatásokra.

66 Mivel nem ez a helyzet, a harmadik kifogást – mint megalapozatlant – el kell utasítani.

A negyedik kifogásról: a 3577/92 rendelet 9. cikkének megsértése

67 A Bizottság azzal érvel, hogy a 4/1999 törvényről elfogadása előtt egyáltalán nem konzultáltak, és ezzel megsértették a 3577/92 rendelet 9. cikkében előírt kötelezettséget.

68 Ebben a vonatkozásban emlékeztetni kell arra, hogy a 9. cikk szerint „[a] rendelet végrehajtására vonatkozó törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezések elfogadása előtt a tagállamok konzultálnak a Bizottsággal".

69 Mivel a 4/1999 törvény ilyen rendelkezésnek minősül, és a spanyol kormány nem vitatja, hogy a Bizottsággal nem konzultáltak e törvény kapcsán, a negyedik kifogás megalapozott.

70 Az előző megállapítások összességéből következik, hogy a Spanyol Királyság, mivel hatályban tartotta azt a szabályozást,

– amely lehetővé teszi a Ría de Vigo-beli tengeri utasszállítási szolgáltatások egyetlen szolgáltatónak húszéves időtartamra történő koncesszióba adását, és előírja, hogy a koncesszió odaítélésének egyik feltétele az említett öbölben szerzett fuvarozási tapasztalat,

– amely lehetővé teszi, hogy közszolgáltatási kötelezettségeknek lehessen alávetni a meghatározott időszakhoz kötött, szigetközi fuvarozási szolgáltatásokat, illetve a kontinentális kikötők közötti, menetrend szerinti fuvarozási szolgáltatásokat,

– amelyről elfogadása előtt egyáltalán nem konzultáltak a Bizottsággal,

megsértette a 3577/92 rendelet 1., 4. és 9. cikkét, és nem teljesítette az e rendeletből eredő kötelezettségeit.

A költségekről

71 Az eljárási szabályzat 69. cikkének 2. §-a alapján a Bíróság a pervesztes felet kötelezi a költségek viselésére, ha a pernyertes fél ezt kérte. A Spanyol Királyságot, mivel pervesztes lett, a Bizottság kérelmének megfelelően kötelezni kell a költségek viselésére.

A fenti indokok alapján a Bíróság (második tanács) a következőképpen határozott:

1) A Spanyol Királyság, mivel hatályban tartotta azt a szabályozást,

- **amely lehetővé teszi a Ría de Vigo-beli tengeri utasszállítási szolgáltatások egyetlen szolgáltatónak húszéves időtartamra történő koncesszióba adását, és előírja, hogy a koncesszió odaítélésének egyik feltétele az említett öbölben szerzett fuvarozási tapasztalat,**

- **amely lehetővé teszi, hogy közszolgáltatási kötelezettségeknek lehessen alávetni a meghatározott időszakhoz kötött, szigetközi fuvarozási szolgáltatásokat, illetve a kontinentális kikötők közötti, menetrend szerinti fuvarozási szolgáltatásokat,**

- **amelyről elfogadása előtt egyáltalán nem konzultáltak az Európai Közösségek Bizottságával,**

megsértette a szolgáltatásnyújtás szabadsága elvének a tagállamokon belüli tengeri fuvarozásra (tengeri kabotázs) történő alkalmazásáról szóló, 1992.

december 7-i 3577/92/EGK tanácsi rendelet 1., 4. és 9. cikkét, és nem teljesítette az e rendeletből eredő kötelezettségeit.

2) A Bíróság a keresetet ezt meghaladó részében elutasítja.

3) A Bíróság a Spanyol Királyságot kötelezi a költségek viselésére.

Aláírások